tweede Kamer der Staten-Generaal

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

31 936 Luchtvaartbeleid

Nr. 327 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 maart 2016

Via deze brief wil ik u, mede namens de Minister van Defensie, informeren over de uitkomsten van het project «Toekomstvaste General Aviation Locaties» (TGAL). Tevens zal ik reageren op de aanbevelingen die zijn gedaan in het rapport en het proces schetsen om tot nadere uitwerking en realisatie daarvan te komen.

In het verleden is met uw Kamer meermaals gesproken over de plek die de General Aviation (GA) inneemt in het Nederlandse luchtruim. Eind 2014 is toegezegd uw Kamer te informeren over de voortgang van het project TGAL en bij afronding de uitkomsten te delen. Die toezegging doe ik met deze brief gestand.

Een belangrijke boodschap uit het TGAL-rapport is dat alle vormen van GA de mogelijkheid hebben om hun activiteiten in Nederland te kunnen uitvoeren. Zowel nu als in de toekomst. Ik ben blij met deze constatering, gezien de sociaal-recreatieve functie en economische betekenis die GA in ons land heeft.

Inleiding

In het Nederlandse luchtvaartbeleid staan het behoud en de versterking van de netwerkkwaliteit en de militaire missie-effectiviteit centraal. Dit beleid is vastgelegd in de Luchtvaartnota en de Luchtruimvisie. Hierin is voor de luchtzijdige bereikbaarheid van Schiphol en andere luchthavens in Nederland aangegeven dat prioriteit wordt toegekend aan het mainportgebonden verkeer van Schiphol en het militaire luchtverkeer. Daarna volgt het niet-mainportgebonden verkeer van de luchthavens van nationale betekenis en de regionale luchthavens die met name voorzien in de behoefte van GA. Door deze prioriteitstelling ervaart de GA sector druk op de ruimte die het inneemt. Als actie is daarom aangekondigd om samen met regionale overheden, luchthavenexploitanten, luchtverkeers-dienstverleners en GA partners toekomstvaste locaties in kaart te brengen

kst-31936-327
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

om invulling te geven aan het selectieve en gerichte behoud en de accommodatie van GA in Nederland.

Proces

In 2014 is door de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) op verzoek van mijn voorganger samen met drie andere GA organisaties[1] gestart met het project TGAL. Het doel was te onderzoeken waar in Nederland, binnen de kaders van de Luchtvaartnota en de Luchtruimvisie, toekomstbestendige mogelijkheden zijn voor GA activiteiten en wat er luchtzijdig nodig is om die mogelijkheden te benutten. Het project stond onder leiding van een onafhankelijke procescoördinator die mij via de NVL in februari 2016 zijn bevindingen heeft aangeboden. In de bijlage treft u het rapport aan[2]. Het rapport kent op feitelijke inhoud instemming van alle betrokken partijen, waarbij de procescoördinator oog heeft gehouden voor de verschillende stellingnames. Ik wil mijn dank hiervoor uitspreken en het doet mij deugd dat de betrokken partijen in staat zijn geweest soms tegengestelde opinies via een open dialoog te bespreken en het project in gezamenlijkheid af te ronden.

Uitkomsten bestaande locaties

In totaal zijn 101 GA activiteiten op 77 locaties beoordeeld en geclassificeerd in een categorie groen, oranje of rood. Groen betekent toekomstvast (maar geen absolute garantie), oranje betekent dat er nog belangrijke luchtzijdige aandachtspunten zijn, rood betekent niet toekomstvast. Toekomstvastheid is door de procescoördinator beoordeeld aan de hand van de gewenste activiteit, luchtzijdige (on)mogelijkheden en levensvatbaarheid voor een exploitant/vereniging, voor een periode van globaal 25 jaar

- In het rapport zijn 89 GA activiteiten op 66 locaties als groen geclassificeerd. Dat betekent dat op veel plekken in Nederland ruimte is om een veelvoud aan GA activiteiten te beoefenen en dat de meeste gebruikersgroepen hun activiteiten onverminderd voort kunnen zetten. Ook laten de resultaten zien dat op de luchthavens die aangesloten zijn bij de NVL, de vergunde luchthavencapaciteit voor GA op nagenoeg alle locaties groter is dan het daadwerkelijke gebruik.
- 9 GA activiteiten op 8 locaties zijn als oranje geclassificeerd. De hoofdreden voor deze beoordeling is dat de uitwerking van een aantal grote luchtruimprojecten (CBA Land/Central West, 4e Initial Approach Fix (IAF), Lelystad) nog onvoldoende duidelijk is om het effect voor TGAL helder te bepalen. Over de voortgang van deze grote luchtruimprojecten heb ik u per brief van 17 december 2015[3] geïnformeerd.
- 3 GA activiteiten op 3 locaties zijn als rood geclassificeerd. De hoofdreden voor deze beoordeling is de ontwikkeling van Lelystad Airport, die op termijn niet meer primair als GA locatie gebruikt kan worden. Parallel aan, maar los van, TGAL is de provincie Flevoland in samenspraak met de betreffende clubs op zoek naar alternatieven. Voor 2016 kunnen de huidige gebruiksmogelijkheden gecontinueerd worden; daarna zal door de provincie een structurele oplossing gevonden moeten zijn. Voor het zweefvliegen vanaf Eindhoven geldt dat de provincie Noord-Brabant in samenspraak met de zweefvliegclub een alternatieve locatie lijkt te hebben gevonden.

---

[1] Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA), Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL), Netherlands Association Commercial Aviation (NACA)

[2] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

[3] Kamerstuk 31 936, Nr. 322

Valschermspringen

In TGAL is specifieke aandacht besteed aan valschermspringen, omdat dit gezien de hoogte die voor deze luchtsport gewenst wordt lastiger in te passen is in het drukbezette Nederlandse luchtruim. Valschermspringen vanaf de luchthavens in Ameland, Hoogeveen, Oostwold, Seppe, Texel en Midden-Zeeland zijn op de bestaande hoogtes als toekomstvast beoordeeld, waarbij vanaf Midden-Zeeland zelfs de mogelijkheid bestaat van grotere hoogte te springen. Hilversum, Rotterdam en Teuge vergen nadere studie. In algemene zin geldt dat dit soort GA locaties, die onder de verkeersstromen van en naar Schiphol liggen, beperkingen kennen. Die beperkingen zijn noodzakelijk indien er sprake is van een groot verkeersaanbod, waarbij vanuit veiligheidsoptiek de vereiste separatie met het overige (groothandels) verkeer gewaarborgd moet worden.

Hoewel er dus op veel plekken in Nederland van grote hoogte gesprongen kan worden heeft de GA sector permanent hoog valschermspringen vanaf Teuge als voorkeurslocatie aangemerkt. Ik neem deze voorkeur in ogenschouw en zal een haalbaarheidsanalyse laten verrichten naar de mogelijke maximale hoogte. Ik merk wel op dat Teuge gelet op de oostelijke naderingsroutes naar Schiphol hiervoor een moeilijke locatie is.

Daarnaast ben ik ten aanzien van het valschermspringen vanaf Midden-Zeeland voornemens spoedig de huidige maximale hoogte te verhogen. Hier is nog overleg tussen Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) /Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) en GA sector voor benodigd.

Uitkomsten mogelijk nieuwe locaties

De vergunde luchthavencapaciteit voor GA is op nagenoeg alle locaties groter dan het daadwerkelijke gebruik. Ik ben er dan ook voorstander van om bestaande capaciteit optimaal te benutten. De sector heeft echter zijn zorgen geuit over het opheffen en/of de bruikbaarheid van bestaande locaties en opgelegde luchtzijdige beperkingen. In TGAL is daarom ook naar mogelijk nieuwe locaties gekeken: in de Betuwe, rondom Zwolle en in noord Noord-Holland. De keuze om eventueel een nieuwe locatie te ontwikkelen ligt bij de GA sector en de betreffende provincie (waar vanuit de Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens het grondzijdige bevoegd gezag ligt).

De voorgestelde locaties in de Betuwe en rondom Zwolle liggen in de ontwikkelgebieden voor CBA Land/Central West, de 4e IAF, het deel van het luchtruim waar verkeersstromen van en naar Rotterdam, Eindhoven en Lelystad worden verwacht (TMA Holland Regional). Tot maximaal 3000ft lijkt hier luchtruim beschikbaar voor GA, maar moet er wel rekening gehouden met de huidige militaire laagvlieggebieden. Noord Noord-Holland is wat betreft het beschikbare luchtruim als kansrijker beoordeeld. Deze drie mogelijk nieuwe locaties bieden overigens allen geen ruimte voor valschermspringen van grote hoogte.

Tot slot

De procescoördinator beveelt onder andere aan om de locaties die als oranje geclassificeerd zijn verder uit te werken op de momenten dat de benodigde informatie over luchtruimwijzigingen beschikbaar komt. Ik neem deze aanbeveling over en zal een werkgroep inrichten en vragen dit op te pakken. Die werkgroep moet mijns inziens, naast medewerkers van mijn ministerie, bestaan uit experts van de luchtverkeersdienstverleners LVNL en CLSK, provincies en GA sector. Naast de eerder genoemde acties ten aanzien van valschermspringen op Teuge en Midden-Zeeland, zal

daarin ook de discussie over de mogelijk nieuwe locaties die reeds luchtzijdig beoordeeld zijn, vanuit landzijdig perspectief gevoerd moeten worden. Accommoderen van GA is immers een verantwoordelijkheid van meerdere partijen.

Hoewel het TGAL-project zich primair richtte op het vaststellen van toekomstbestendige locaties voor GA in Nederland, is door de GA sector ook aandacht gevraagd voor onderwerpen die geen direct verband houden met TGAL. Het gaat dan bijvoorbeeld om de classificatie van luchtvaartuigen, ontwikkelingen in luchtvervoersmodaliteiten en verzoeken tot luchtruimwijzigingen. Het bespreken van dergelijke onderwerpen vindt doorgaans plaats binnen het GA platform, waar GA sectorpartijen en mijn ministerie regulier overleggen. Ik heb de sectorpartijen uitgenodigd dit platform ook nu te gebruiken om bovengenoemde onderwerpen te agenderen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma